Яновская В. В, Киштымов А. Л. Начало железнодорожного строительства на территории Беларуси / В. В. Яновская, А. Л. Киштымов //Российские и славянские исследования : науч. сб. Вып. 7 / редкол. : А. П. Сальков, О. А. Яновский (отв. редакторы) [и др.]. — Минск : БГУ, 2012. С. 47-59.

К 150-летию
Белорусской железной дороги

В. В. Яновская, А. Л. Киштымов

НАЧАЛО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ *

С середины XIX в. железные дороги стали оказывать значительное влияние на социальное и экономическое развитие Беларуси. Именно они явились решающим фактором вовлечения белорусской экономики сначала во всероссийские, а затем и европейские рыночные процессы. Для Беларуси, как и для ее европейских соседей, начало железнодорожного строительства является наиболее выразительным признаком прихода новой эпохи — эпохи индустриального общества. Начало железнодорожного движения было положено в 1862 г., с момента открытия регулярного («правильного» — как называли его в то время) движения, однако свой юбилей Белорусская железная дорога праздновала с опозданием на 9 лет. Столетний юбилей она отметила в 1971 г. Желая восстановить историческую справедливость, Управление Белорусской железной дороги обратилось за помощью к историкам страны. В рамках договора, который был заключен между Институтом истории НАН Беларуси и Белорусской железной дорогой в 2009 г., историки убедительно доказали, что датой рождения Белорусской железной дороги следует считать 15 (27) декабря 1862 г.

Начальный этап строительных работ на средства казны. Несмотря на настойчивые попытки деловых кругов России начать строительство железных дорог в центральной части страны, 15 февраля 1851 г. указ императора Николая I определил проведение изысканий для постройки за счет казны Петербургско-Варшавской железной дороги. Царское правительство никогда не скрывало, что при проектировании и строительстве железнодорожных магистралей оно руководствовалось в первую очередь соображениями военно-стратегического характера. Еще в 1835 г., во время личной аудиенции у императора Николая I, австрийский подданный Франц Антон фон Герстнер, добиваясь концессии на строительство Царскосельской линии, уверял царя в блестящем будущем железных дорог, приводя в качестве аргумента следующий довод: «Если б Петербург, Москва и Гродно или Варшава были соединены железной дорогой, можно было бы покорить мятежников поляков в четыре недели» [1, с. 39]. Так как память о восстании 1830—1831 гг. была еще свежа, то выбор был предрешен.

К середине ноября 1851 г. на высочайшее рассмотрение была представлена карта предполагаемой железнодорожной линии. Трасса должна была пройти через Гатчину, Лугу, Псков,

* Авторы благодарят Белорусскую железную дорогу за предоставленную возможность провести выявление материалов в Российском государственном историческом архиве Санкт-Петербурга.

Яновская Валентина Васильевна — заведующая отделом истории белорусского государственного Института истории НАН Беларуси, кандидат исторических наук, доцент; **Киштымов Андрей Леонидович** — доцент кафедры политологии и гуманитарных дисциплин ЧУО «Институт парламентаризма и предпринимательства», кандидат исторических наук

Остров, Двинск, Вильно, Гродно, Белосток. Интересующая нас часть под названием «Карта направления С.-Петербурго-Варшавской железной дороги от г. Гродно до г. Вильно» длиной в 136 верст включала: две станции 1-го класса (Гродно и Вильно) и шесть станций 3-го класса (станция Собольцы; станции, расположенные недалеко от деревень Шкляры, Менчигиры, Малюки, застенка Новоселки и между населенными пунктами Гуделки и Цветники). Минимальное расстояние между предполагаемыми станциями составляло 17 верст, максимальное — 21 версту. На карте рукой главноуправляющего путями сообщения и публичных зданий П. А. Клейнмихеля начертано: «Государь император, утверждая в общем виде избранное направление С. Петербурго-Варшавской железной дороги, Высочайше дозволяет сделать в направлении дороги все те изменения, какие по местности для пользы пути и сокращения издержек необходимы будут. С.-Петербург. 14 ноября 1851 г.» [2, с. 1].

Строительство дороги началось в 1852 г. В циркуляре Виленского, Гродненского, Минского и Ковенского генерал-губернатора генерал-майора И. Г. Бибикова от 1 марта 1852 г. под № 5 «О сооружении С.-Петербурго-Варшавской железной дороги» говорится: «Государь Император Высочайше повелеть соизволил: соорудить железную дорогу от С.-Петербурга к Варшаве. Дорогу эту именовать «С.-Петербурго-Варшавская железная дорога». Работы начать с 1852 г., приступив к оным как от С.-Петербурга, так и от Варшавы» [3, с. 7].

Строительство финансировалось государством и первоначально шло довольно успешно. С начала 1850-х гг. широко развернулись изыскательские и проектные работы. В проектировании принимали участие специалисты, подготовленные в Санкт-Петербургском институте корпуса инженеров путей сообщения. Одним из виднейших среди них был С. В. Кербедз. Главным архитектором по постройке станционных зданий был назначен академик, титулярный советник К. А. Скаржинский и архитекторы-помощники П. О. Сальмонович, Куроедов, Гешвенд, фон Нольде, Кюлевейн и Вишневский. Управление работами было поручено товарищу главноуправляющего путей сообщения и публичных зданий, инженеру, генерал-майору Э. И. Герстфельду. Изысканиями от столицы до станции Луга руководил штабс-капитан В. Граве, а руководство рекогносцировкой в обратном направлении от Варшавы взял на себя Герсфельд, выбрав в качестве помощников поручиков Павловского и Петерсона.

Для более четкой организации работ вся линия будущего железнодорожного пути была разделена на 8 участков (отделений): 1-й — от С.-Петербурга до Луги (127,5 версты); 2-й — от Луги до Пскова (128,5 версты); 3-й — от Пскова до Режицы (154,5 версты); 4-й — от Режицы до Динабурга (82,5 версты); 5-й — от Динабурга до Вильно (146 верст); 6-й — от Вильно до Гродно (136 верст); 7-й — от Гродно до Белостока (71,75 версты); 8-й — от Белостока до Варшавы (163,25 версты) [3, с. 7]. Участок от Вильно до Гродно в свою очередь был поделен на четыре части, две из которых непосредственно проходили по территории Беларуси: от р. Пересути до д. Поречье (изыскательскими работами руководил инженер подпоручик Левстрем) и от Поречья до Гродно (инженер капитан Гейнрих). Руководство участком (отделением) было возложено на инженера подполковника Мейнгарда. 18 февраля 1852 г. состоялось предписание № 240 министра государственных имуществ гродненской палате государственных имуществ, обязывающее всячески содействовать проведению изыскательных работ: «Усматривая из ... карты, что С.-Петербурго-Варшавскую железную дорогу назначено провести и через Гродненскую губернию, я предлагаю гродненской палате немедленно распорядиться о допущении по линии этой дороги инженеров путей сообщения к производству в казенных имениях проектов и земляных работ, наблюсти, чтобы при сем не было причиняемо напрасного истребления казенных лесов и порчи прилегающих к местам производства работы земель — в какие сие имениях таковые работы и проекты будут производиться и какие отойдут под оныя угодья, донести Второму Департаменту государственных имуществ и принять заблаговременно меры по отводу государственным крестьянам взамен, как и другим, угодий из запасных земель...» [4, с. 281—281 об.].

Работа закипела, и пригодился императорский «дозвол» сделать необходимые изменения для «пользы пути». Уже в ноябре 1852 г. управляющий работами Петербургско-Варшавской железной дороги инженер генерал-майор Герстфельд уведомлял Особую канцелярию главноуправляющего путями сообщения и публичных зданий о том, что «...для С.-Петербурго-Варшавской железной дороги предполагается построить станции во всех городах, прилегающих к линии железной дороги, а именно: в С.-Петербурге, Царском Селе, Гатчине, Луге, Пскове, Острове, Режице, Динабурге, Вильне, Гродно, Соколке, Белостоке и Варшаве, и сверх того промежуточные между городами: Гатчиной и Лугой 4 станции, Лугой и Псковом 6 станций, Псковом и Островом 5 станций, Островом и Режицею 5 станций, Режицею и Динабургом 3 станции, Динабургом и Вильно 7 станций, Вильно и Гродно 6 станций, Гродно и Соколкой 1 станцию, Соколкой и Белостоком 1 станцию, Белостоком и Варшавой 8 станций» [5, с. 3 об.].

Предполагалось, что в Гродненской, Виленской и Витебской губерниях будут построены станции 1-го класса — в Белостоке, Гродно, Вильно, Динабурге; 2-го — в Режице и 18 станций 3-го класса. Сведения о размещении станций представляет таблица [5, с. 15 об.].

Губерния	Название станции	Класс	Расстояние (в км)			Примечание
			между стан-циями	от Варшавы	от Санкт-Петербурга	
Гродненская	Бацкотская	3	18	148	861,5	у д. Бацка
Гродненская	Белостокская	1	15	163	846,5	г. Белосток
Гродненская	Панурская	3	17,5	180,5	829	у д. Пануры
Гродненская	Соколкинская	3	13	1981,5	811	г. Соколка
Гродненская	Лососновская	3	18	216,5	793	ур. и фольв. Лососна
Гродненская	Гродненская	1	18,25	234,75	774,75	г. Гродно
Гродненская	Соболецкая	3	19	253,75	755,75	у д. Собольцы
Виленская	Шклярская	3	21	274,75	734,75	у д. Шкляры
Виленская	Менчигирская	3	20	294,75	714,75	у д. Менчигиры
Виленская	Меречанская	3	20,5	315,25	694,25	у ур. Меречанка
Виленская	Гражуписская	3	20	335,25	674,25	у ур. Гражуписс
Виленская	Ретисская	3	18,5	353,75	655,75	у оз. Ретис
Виленская	Виленская	1	17	370,75	638,75	г. Вильно
Виленская	Вилейская	3	17	387,75	621,75	у д. Гонеймы близ р. Вилия
Виленская	Чанковщинская	3	18,5	3406,25	603,25	у д. Чанковщина
Виленская	Поленцынская	3	18,75	425	584,5	у д. Поленцы
Витебская	Динабургская	1	17,5	516,75	492,75	г. Динабург
Витебская	Крутельская	3	20,5	537,25	472,25	у д. Крутели
Витебская	Зольвинская	3	22,5	559,75	449,75	у оз. Зольва
Витебская	Свикшинская	3	20	579,75	429,75	у д. Свикши
Витебская	Режицкая	2	17,5	597,25	412,25	близ г. Режица
Витебская	Лукстунская	3	18	615,75	394,25	у д. Лукстуны
Витебская	Журговская	3	17,5	632,75	376,75	у д. Жургова

Однако вскоре в документах появляются другие предначертания: станции 1-го класса построить на протяжении всей линии только в Петербурге и Варшаве; станции 2-го класса —

в Пскове, Динабурге, Вильно, Гродно, Белостоке. В перечень построек для станций 2-го класса входили: пассажирский дом, локомотивное здание с мастерскими, два дровяных сарая, вагонный сарай, водокачка («водокачительный дом»), дом для чиновников, казарма для мастеровых и станционной прислуги, дом для кондукторов и машинистов, пакгауз [5, с. 18].

Важным элементом выполнения работ было наличие денежных средств, о чем говорят многие рапорты изыскателей. Например, из рапорта инженера капитана Гейнриха начальнику 3-го отделения С.-Петербургско-Варшавской железной дороги инженеру подполковнику и кавалеру Мейнгарду от 1 ноября 1854 г.: «Вследствие предписания Вашего Высокоблагородия от 6 октября за № 349, имею честь донести Вам, что для производства изысканий от г. Гродно до дер. Поречье потребно всего сумма до 1173 рублей серебром» [6, с. 25].

Запланированных сумм не хватало. Приходилось просить еще и еще. В качестве доказательств представлялись расценки на рабочую силу и материалы, которые были в то время в Гродненской губернии. Так, «Ведомость Гродненского Земского Суда о ценах, практикуемых в Гродненской губернии Гродненского уезда по 5 стану на наем рабочих и покупку материалов в 1854 г.» [7, с. 96] содержит расценки, по которым вынуждены были платить инженеры, производившие изыскательские работы, при найме рабочей и тягловой силы, покупке необходимых материалов. А «Счетная выписка, представляемая в Департамент ревизии отчетов Главного управления путей сообщения и публичных зданий (за произведенные изыскательские работы от р. Груды до д. Поречье) за 1854 отчетный год» определяет, куда конкретно шли деньги, выделенные из казны на изыскательские работы от г. Гродно до д. Поречье. Всего на эти цели на данном участке за год было израсходовано 1511 руб. 93,5 коп.: на жалованье, разъездные и погонные чиновникам — 645 руб. 67,5 коп.; поставку чернорабочих — 28 руб. 20 коп.; плата за лесоматериалы — 238 руб. 06 коп. [7, с. 138].

Обращение к иностранному капиталу. На средства казны был построен лишь небольшой участок дороги Петербург — Гатчина протяженностью в 42 версты и разработан проект линии от столицы до Пскова. Со стороны Варшавы по проекту С. В. Кербедза был сооружен железнодорожный мост через Вислу. Начавшиеся в 1853 г. военные действия (Крымская война) помешали продолжению работ. Английская фирма прекратила поставку рельсов и оборудования. П. А. Клейнмихель вынужден был констатировать, что «сооружение С.-Петербурго-Варшавской железной дороги по приготовленному уже и устраеваемому полотну останавливается на неопределенное время за неимением рельсов, а таким образом полотно это, приходя в разрушение, потребует новых издержек на его восстановление» [1, с. 60].

После войны в общественном мнении обозначился перелом в сторону осознания того, что создание современной транспортной базы в условиях России должно стать приоритетным направлением. Вместе с тем осознавалась и абсолютная невозможность строить железные дороги средствами казны. Как результат — 10 октября 1856 г. на экстренном заседании Комитета министров было принято решение о привлечении иностранных капиталов.

В 1857 г. строительство Петербурго-Варшавской железной дороги было передано Главному обществу российских железных дорог. Высочайший указ об утверждении общества последовал 28 января 1857 г. В его состав вошли: петербургский банкир барон А. Штиглиц; лондонские банкиры братья Беринги; парижские банкиры И. Перейр (директор Западных железных дорог Франции), Э. Перейр (председатель совета управления Южных железных дорог Франции), братья Малет; берлинский банкир Мендельсон и др. Основная доля принадлежала французскому капиталу [8, с. 79]. Исследователь XIX в. А. Головачев вспоминал позднее об этом событии: «Мы очень хорошо помним блестящие упования на деятельность этого Общества: вот, говорили повсюду, наконец-то взялись за правильный образ действий; теперь, конечно, и у нас железные дороги пойдут быстро» [9, с. 121]. Общество было названо «главным» не случайно. Оно стало самым крупным в сравнении со всеми иными железнодорожными стройками и пользовалось особой поддержкой императора. Он неоднократно заявлял о невоз-

можности даровать «какой бы то ни было частной компании такие же права и решиться на такие же пожертвования, какие были пожертвованы Главному обществу» [8, с. 81].

Указом Сената от 26 января 1857 г. было утверждено положение о железнодорожном строительстве и устав Главного общества. На протяжении 10 лет оно обязывалось построить железные дороги: С.-Петербург — Варшава с ветвью через Ковно в Пруссию; Москва — Нижний Новгород; Москва (через Орел и Курск) — Феодосия; Орел (или Курск) — Либава.

Строительные работы на Петербургско-Варшавской железной дороге возобновились. Их продолжение новым подрядчиком, вероятно, включало и корректировку уже намеченной линии железной дороги, обозначение станций и определение их классности. Сложно установить, на каком этапе проектных разработок и строительных работ впервые была обозначена станция Поречье: в архивных документах не удалось найти даже малейшего упоминания о такой станции до конца 1850-х гг. . Однако в конце 1850-х гг. уже имелись профессионально выполненные французскими специалистами чертежи: «Топографический план территорий, прилегающих к станции Поречье» (Plan topografique des abords de la Station de Porecze); «План станции Поречье» (Profil eu travers de la Station de Porecze); (Plan topografique de la 1 Section avec indication de l'emplacement des Stations de Marcinkance et de Porecze) [10, с. 6—9].

Среди документов, что хранятся в Российском историческом архиве Санкт-Петербурга, в фонде 258, имеется и план станции Гродно, статус которой существенно понизился — с 1-го до 4-го класса (впоследствии станция Гродно все же получила 3-й класс) [10, с. 22—24]. В архиве имеются и планы пассажирского здания (вокзала) станции Поречье, выполненные французскими специалистами и датированные 12 января 1861 г. [11, с. 3, 4].

Оплата труда наемных рабочих составляла большую долю общих расходов. Поскольку основными рабочими были местные крестьяне, то это весьма отрицательно сказывалось на сельском хозяйстве, в особенности в малонаселенных местах. Вот тогда и появилась идея использовать для строительства войска, хотя это могло существенно снизить боеготовность регулярных частей. Выход был найден в создании особых военно-рабочих формирований. Одно из первых таких формирований (военно-рабочая бригада) было образовано для строительства Санкт-Петербурго-Варшавской дороги в 1858 г. Его численность достигала 3500 чел.

В начале 1860-х гг. по причине финансовых трудностей масштаб деятельности общества был значительно сокращен. Оно было освобождено от обязательств строить две линии (Москва (через Орел и Курск) — Феодосия; Орел (или Курск) — Либава), а для успешного завершения первых двух ему были даны «воспособления». (Из Устава Главного общества Российских железных дорог, Высочайше утвержденного 3 ноября 1861 г.: «Общество обязуется сооружаемые им линии Варшавскую с ветвью к Пруссии и Нижегородскую привести к исходу 1862 г. в состояние удобное, по всему их протяжению, для правильной и безопасной перевозки пассажиров и грузов» [12, с. 17 об.].)

Уже в октябре 1862 г. С.-Петербургско-Варшавская железная дорога была практически готова по всей ее линии. В сведениях, прилагаемых к отчету Департамента железных дорог Главного управления путей сообщений и публичных зданий за 1862 г., указывается, что «приготовительное товарно-пассажирское движение учреждено:

- с мая 1862 г. между Варшавой и Белостоком по 2 раза, а с 24 июня по три раза в неделю;
- с 22 июля между Белостоком и Гродно по два раза в неделю;
- с 6 сентября между Гродно и Ландварово по два раза в неделю;
- с 7 октября между Варшавою и Ландварово по три раза в неделю».

К исходу ноября 1862 г. «все работы, необходимые для совершенно безопасного движения поездов по III Отделению, были окончены и личный состав службы по движению сформирован»[13, с. 73]. 20 октября 1862 г. главный инспектор частных железных дорог А. Дельвиг в рапорте на имя исполняющего обязанности главного управляющего путями сообщений и публичных зданий П. Мельникова сообщал, что работы на участке от Ландварова до Варша-

вы С.-Петербургско-Варшавской железной дороги находятся в таком состоянии, что он может быть открыт «в непродолжительном времени для постоянного движения» [14, с. 7]. И уже 24 октября 1862 г. из Департамента железных дорог поступило сообщение о создании комиссии, которой вменялось в обязанность «обсуждение вопроса о возможности открыть постоянное движение между Ландварово и Варшавой» [14, с. 12—12 об.].

Важность события диктует нам необходимость представить членов комиссии поименно: главный инспектор частных железных дорог Андрей Иванович Дельвиг (председатель), главный инспектор Петербургско-Варшавской железной дороги инженер полковник Владимир Иванович Граве, инженер капитан Грек и «депутаты от Совета главного общества» (фамилии не указаны). Комиссия 2—4 ноября «освидетельствовала» работы. Но тут возникли досадные затруднения. Если все члены комиссии были убеждены, что участок Ландварово — Варшава, а значит и вся дорога, готов для регулярного общественного пользования, то один из членов комиссии никак не желал с ними согласиться. Это был депутат от совета Главного общества инженер Станислав Кербедз. Причиной его несогласия назывались политические обстоятельства. О чем свидетельствуют воспоминания барона Дельвига: «Поляки сильно подняли носы. Они утверждали, что, может быть, будут кое-где ничтожные вспышки, но общего мятежа быть не может. Кербедз С. В. мне утверждал это неоднократно и именно всякий раз, когда я требовал, чтобы, ввиду могущаго быть мятежа, железная дорога от Ландварова до Варшавы была немедля открыта для движения. Он, полагавший возможным это открытие еще в марте, спустя восемь месяцев, вопреки мнению моему и Граве, находил, что дорога не довольно закончена для открытия. По возвращении моем в Петербург я передал Мельникову, что если он не потребует от совета Главного общества железных дорог, чтобы означенный участок был открыт не позже одного месяца, и не пригрозит, что в противном случае он будет открыт правительством, то по нем будет еще долго пропускаться только то, что захочет Кербедз, которого нельзя было не подозревать в солидарности с народным ржондом. Мельников исполнил согласно моему представлению, и с 15 декабря 1862 г. была открыта эксплуатация по всему протяжению С.-Петербургско-Варшавской железной дороги» [15, с. 205—206].

Именно эта дата — 15 (ст. ст.) декабря 1862 г. — и стала днем рождения железной дороги, которую мы сейчас все знаем под названием Белорусская железная дорога. А участок Поречье — Гродно — первая железнодорожная линия, проложенная на белорусской земле.

Эксплуатация дороги. 15 декабря 1862 г. в связи с введением в эксплуатацию участка Ландварово — Варшава состоялось официальное открытие сквозного движения по всей линии. Линия С.-Петербург — Варшава прошла по 10 губерниям: С.-Петербургской, Псковской, Витебской (уезды: Люцинский, Режицкий, Динабургский), Курляндской, Ковенской (Новоалександровский уезд), Виленской (уезды: Свенцянский, Виленский, Трокский), Гродненской (уезды: Гродненский, Сокольский, Белостокский), Ломжинской, Седлецкой, Варшавской. Ветвь к прусской границе прошла по Ковенской, Сувалкской и Виленской губерниям [16, с. 3]. В состав новой дороги вошли 63 станции и 3 полустанка. Окончательный вариант ее участка от Вильно до Белостока принял следующий вид:

Вильно	— 658-я верста от С.-Петербурга
Ландварово (Виленская губерния)	— 674-я верста от С.-Петербурга
Рудзишки (Виленская губерния)	— 694-я верста от С.-Петербурга
Ольконики (Виленская губерния)	— 712-я верста от С.-Петербурга
Ораны (Виленская губерния)	— 731-я верста от С.-Петербурга
Марцинканцы (Виленская губерния)	— 751-я верста от С.-Петербурга
Поречье (Гродненская губерния)	— 775-я верста от С.-Петербурга
Гродно	— 805-я верста от С.-Петербурга
Кузница (Гродненская губерния)	— 829-я верста от С.-Петербурга
Соколка (Гродненская губерния)	— 844-я верста от С.-Петербурга

Черная Весь (Гродненская губерния) — 863-я верста от С.-Петербурга
Белосток (Гродненская губерния) — 883-я верста от С.-Петербурга [17, с. 243].

Первой станцией за пределами Гродненской губернии была станция Лапы (Ломжинская губерния, царство Польское). Среднее расстояние между станциями было примерно 17 км.

Но недоработок различного характера в первое время хватало. Об этом и доносил 28 декабря 1862 г. главный инспектор С.-Петербургско-Варшавской железной дороги инженер полковник В. Граве рапортом главному инспектору частных железных дорог генерал-майору барону А. Дельвигу. Касательно станций Поречье и Гродно говорилось: «Объехав линию С.-Петербурго-Варшавской железной дороги 16, 17, 18, 19 и 20 сего декабря, имею честь донести Вашему Превосходительству о замеченных мною следующих по движению неисправностях: ... в Поречье, станции II класса, и в Гродне, буфеты дурны и грязны. С буфетчиками еще контрактов не заключено и оттого большой беспорядок» [14, с. 73, 73 об.].

В целом железная дорога действовала и уже в первый год принесла неплохой экономический эффект. Вот данные, которые свидетельствуют о главных результатах ее эксплуатации за 1863 г. (представляем их в сравнении с 1862 г.): основными достижениями в эксплуатации железной дороги за 1862 г. были: «1) Пассажирское движении (число пассажиров) — 692 051 [1]. 2) Товарное движение (вес грузов) — 9 269 988 пудов [2]. 3) Доход — 3 403 947 руб. 75 к. 4) Расход — 2 913 229 руб. 32 к. 5) Избыток дохода пред расходом — 490 718 руб. 43 к. 6) Отношение дохода к расходу — 85,58 %». К числу главных результатов эксплуатации С.-Петербургско-Варшавской железной дороги за 1863 г. были отнесены следующие: «1) Пассажирское движение (число пассажиров) — 1 254 207 (+81,23 %). 2) Товарное движение (вес грузов) — 18 240 733 пудов (+96,77 %). 3) Доход — 5 921 220 руб. 16 к. (+73,68 %). 4) Расход — 4 312 010 руб. 42 к. (+48,01 %). 5) Избыток дохода пред расходом — 1 609 209 руб. 74 к. (+227,93 %). 6) Отношение дохода к расходу — 72,82 %» [18, с. 47].

На первых порах основной доход приходился на пассажирские перевозки — до 66 % от всех доходов. Сказывалась коррупция железнодорожных служащих. Очень часто значительно занижался вес перевозимых грузов (лес, затем зерно, камень и известь). Пассажиры могли провозить с собой бесплатно 1 пуд (16 кг) багажа, за остальной надлежало платить по отдельному тарифу. Льготами при проезде пользовались военнослужащие, следующие по делам службы, а почта и сопровождающие ее почтовые чиновники перевозились бесплатно. Для этого в одном из вагонов поезда должно было быть оборудовано специальное отделение.

В год 50-летия Петербургско-Варшавской железной дороги ее выгода была оценена следующим образом: «Исполнившееся 15 декабря 1912 г. первое пятидесятилетие со времени полного открытия С.-Петербургско-Варшавской железной дороги с ветвью от Вильны к прусской границе является одним из выдающихся событий нашей железнодорожной истории, не только по значению этой дороги для обслуживаемого ею района, но и для всей, вообще, нашей сети» [19, с. 3]. Обслуживали дорогу около 100 локомотивов, построенных во Франции, Англии, Германии. С 1870 г. стали вводиться в эксплуатацию российские локомотивы Коломенского и Путиловского заводов. Товарные паровозы развивали скорость до 40—45 км/час, пассажирские — до 80 км/час. Вагонный парк также был импортирован с Запада.

Подготовка к восстанию 1863—1864 гг. При сооружении железных дорог Россия широко использовала не только зарубежные капиталы, но и иностранный опыт, хотя остро не хватало и того и другого. Не обошлось без иностранцев и при строительстве Петербургско-Варшавской дороги. Однако среди них были необычные иностранцы: для многих земли между Вислой и

[1] Считая с военными и арестантами. Число тех и других соответствовало (за исключением 1862 г., о котором у нас нет сведений): 1859 г. — 9253; 1860 г. — 12 005; 1861 г. — 19 775; 1863 г. — 596 939; 1864 г. — 429 596; 1865 г. — 280 800; 1866 г. — 172 206; 1867 г. — 145 382; 1868 г. — 116 384.

[2] Собственно «товаров», не считая багажа, воинской клади, предметов поштучной перевозки, перевозок для общества и прочего.

Днепром были роднее, чем между Сеной и Рейном. Строительство вела французская компания Grande Société des chemins de fer russes, и с французскими паспортами прибыло много эмигрантов — бывших российских подданных. Кстати пришелся и Манифест об амнистии, подписанный Александром II в мае 1856 г., по которому эмигрантам и ссыльным было дано право возвращаться на родину. Компания нуждалась в людях, заслуживающих доверие и знающих французский язык, а также местные условия. Среди них был Бронислав Шварце.

В Белостоке вокруг Б. Шварце стала складываться подпольная революционная организация. Разъездной характер службы железнодорожника помогал развертыванию конспиративной деятельности. Ядром подпольных кружков, организованных Б. Шварце, были железнодорожные служащие: в своих воспоминаниях Б. Шварце прямо называл свою организацию железнодорожной [20, с. 31]. По самым осторожным подсчетам польского историка В. Батуры, среди 100 подпольщиков белостокской организации не менее половины были железнодорожниками. Из Белостока цепочка революционных организаций шла на восток — к Гродно, Вильно и дальше. Центром подпольной деятельности стала небольшая станция Лапы, где располагались главные железнодорожные мастерские новой магистрали, которые и использовались подпольщиками для тайного изготовления и хранения оружия. С этими же целями, уверяет нас своими воспоминаниями С. Славутинский, строилась и отдаленная Пореченская станция: «...в то время, как строилась Петербурго-Варшавская железная дорога, — уже существовали в полной организации и отчасти даже приводились в исполнение тайные замыслы по затеваемому польскому восстанию, и ради того-то именно сооружена была на пустыре, в тридцати трех верстах от Гродно, эта знаменитая Пореченская станция» [21, с. 57].

Ситуация накалялась, и ряды повстанческих организаций пополнялись буквально с каждым днем. Сказывалась эффективная агитационная работа, активное участие в которой принимали железнодорожники. Летом 1862 г. в Гродненской губернии распространялись печатные воззвания Центрального народного комитета с призывом отпраздновать годовщину Люблинской унии. Жандармское расследование показало, что они были доставлены из Варшавы по железной дороге. В связи с этим 31 июля гродненский губернатор И. В. Галлер докладывал виленскому генерал-губернатору В. И. Назимову: «Управление железной дороги, состоящее исключительно из людей польского происхождения и преимущественно из эмигрантов, действительно составляет цепь тайных и верных сообщений, которым не могут противодействовать никакие усилия местного гражданского начальства, ибо люди эти, не подвергаясь никакому контролю, служат усердными агентами делу польских стремлений, и прекращение этого зла может быть обеспечено не иначе, как выбором людей, на преданность и добросовестность коих можно было бы с уверенностью положиться» [22, с. 473]. Спустя два месяца последовало новое донесение: «От людей, действующих по особой моей к ним доверенности, я получил положительное удостоверение, что все возмутительные воззвания и всякого рода прокламации доставляются из царства Польского по железной дороге, что бумаги эти складываются на тендерах между угольями и дровами с тем, чтобы в случае угрожающей опасности можно было тотчас бросить оные в печи, и что для приема таких воззваний назначены особые пункты, в числе коих (хоть и не с полной определенностью) указана последняя к Белостоку станция железной дороги Лапы в царстве Польском» [22, с. 477].

По железной дороге шли не только листовки. Буквально накануне восстания, 13 января 1863 г., белостокский жандармский штабс-офицер С. И. Штейн докладывал И. В. Галлеру: «Вчерашнего числа под величайшим секретом сообщено мне, что в первых числах сего месяца из здешних мест по железной дороге отправлено в царство Польское огромное количество остроконечных свинцовых пуль для револьверов, из числа коих имел случай приобресть одну из таковых. Кем именно и откуда последовала такая отправка — положительных сведений не имею, но вполне убежден, что таковая произведена лицами, принадлежащими к революционной партии, находящимися в службе при железной дороге» [22, с. 485].

Железнодорожная ветка от Вильно через Ковно шла в Пруссию. И здесь тоже железнодорожники становятся основным каналом по доставке агитационной литературы и заграничной корреспонденции для повстанцев. В группу на пограничной станции Эйткуны входило пять человек. Раскрыли ее уже после начала восстания [23, с. 538].

В составе виленского революционного центра было немало лиц, имевших отношение к железным дорогам: В. Ю. Малаховский, Э. Вериго, Н. Дюлёран. Последний работал в Вильно в управлении строительством, но, как и у Малаховского, это была лишь внешняя, официальная сторона его деятельности. На самом деле с 1862 г. он являлся комиссаром Центрального национального комитета и Национального жонда в виленском центре повстанцев. Дюлёран лавировал между «белыми» и «красными». Его полномочия, как официальные (он резервный начальник Виленской станции железной дороги), так и неофициальные, были выше, чем у Калиновского, Малаховского и других виленских представителей «красных». Начавшаяся затяжная политическая борьба велась с переменным успехом — как перед восстанием, так и во время его. Кроме железнодорожников Б. Шварце, В. Малаховского, Н. Дюлёрана, подготовкой восстания руководил их коллега И. Кеневич. Возможности у него для этого были — служба в Главном управлении российских железных дорог позволяла совершать почти беспрепятственные разъезды. Его биограф пишет: «С осени 1861 г. и до конца 1862 г. Кеневич находился более всего в Белоруссии и Литве, выезжал в Петербург и Москву. Живя в Мозыре, Минске и особенно в Вильно, он общался с людьми своего социального положения и политического толка» [24, с. 317]. Отметим, что подобная ситуация сложилась и на Варшавско-Венской железной дороге. Например, братья Марчевские (Бронислав — чиновник управления путей сообщения и Витольд — главный инженер дирекции Варшавско-Венской железной дороги) активно участвовали в подпольных организациях и в 1863 г. состояли членами Исполнительной комиссии в Варшаве [25, с. 643].

Накануне восстания «чистка» среди железнодорожных служащих приобрела широкий размах. А тут еще вскрылся абсолютно «возмутительный», по мнению царских властей, факт. Нельзя было не заметить, что все надписи на вывесках станций на линиях Петербургско-Варшавской железной дороги в пределах Виленской, Гродненской и Ковенской губерний делались на польском языке. Да еще их украшал одноглавый польский «оржел бялы» вместо русского государственного двуглавого орла. Виленский генерал-губернатор В. И. Назимов в связи с этим даже приказал жандармскому подполковнику Житкову, состоявшему при управлении железных дорог, провести специальное расследование. Узнать, кто распорядился изготовить вывески только на польском языке, так и не удалось. Назимов посчитал эту ситуацию «явным покушением» на устои власти, отмечая при этом, что «при настоящем настроении умов в здешнем крае оно не может быть делом случайным и в то же самое время делом законным как с юридической, так и с нравственной точки зрения». В письме главноуправляющему путей сообщения и публичными зданиями 21 июня 1862 г. он ходатайствовал о разрешении помещать рядом вывески на русском языке. При этом подчеркнул, что «до тех пор, пока состав местного управления железными дорогами будет сложен исключительно из лиц, принадлежащих польской народности, весьма естественно, что партия польская будет сильно противодействовать всем мерам местной администрации к охранению порядка и предупреждению вредных для государства действий польской пропаганды, а что дух корпоративный в этой партии развит в сильной степени...» [26, с. 88—89].

Начались увольнения с работы. Среди уволенных, например, был Ф. Далевский. В 1849 г. он был арестован за организацию среди виленской молодежи революционного общества. Казалось, революционный пыл должны были охладить 15 лет каторжных работ в Сибири, на Нерчинских заводах. Однако в начале 1860 г. он по амнистии возвратился в Вильно и устроился работать на строительстве железной дороги. Но осенью 1862 г. был уволен как «неблагонадежный» [22, с. 123]. Жандармы не ошиблись: в 1863 г. он один из руководителей «белой»

партии в Литве и Беларуси, член Отдела, управляющего провинциями Литвы. Ф. Далевский был арестован и приговорен к 20 годам каторги. Продолжались массовые увольнения железнодорожных служащих и во время восстания. Из рапорта инспектора Петербургско-Варшавской железной дороги на имя главного инспектора всех частных железных дорог от 22 мая 1863 г.: «...в последнее время многие из служащих-поляков вследствие настоящих обстоятельств в здешнем крае удалены совершенно или переведены вовнутрь России, но таковых на некоторых станциях еще осталось довольно большое число... Вообще весьма полезно было бы, если бы начальство железной дороги заменило по возможности всех стрелочников, сторожей и рабочих из поляков русскими или немцами» [27, с. 29—29 об.].

Железные дороги в планах повстанцев. Стратегическое значение железных дорог было понятно не только царским генералам, но и руководству восстания. В декабре 1862 г. Центральный национальный комитет принял наступательный план восстания, который предусматривал сосредоточение основных сил повстанцев в восточных районах царства Польского, препятствие коммуникации карательных войск из Петербурга, прекращение движения по Петербургско-Варшавской железной дороге, а затем расширение восстания на восток.

Уже 9—10 января 1963 г. железная дорога почти до Белостока оказалась в руках повстанцев. В первых числах января группа повстанцев из Варшавы (шляхтичи, мастеровые, железнодорожные рабочие) прибыла в район Сероцка. В ночь на 10 января, как доносил воинский начальник Бельского уезда, на станцию Лапы, близ моста через Нарев, прибыл поезд со множеством «вооруженных варшавяков» [28, с. 561]. Этот отряд через сутки в бою захватил уездный Сураж. Другой отряд 13 января захватил станцию Чижов: «Находившийся в шайке железнодорожный инженер разбил на станции телеграфный аппарат, телеграфное сообщение было прервано» [28, с. 562]. По железной дороге отряд двинулся на станцию Малкин, где разделился на две части. Одним из отрядов стал командовать начальник станции Плонцинский.

Движение поездов из Петербурга в Варшаву было парализовано на неделю. Царским властям пришлось предпринять экстренные меры. 23 января были «Высочайше» утверждены «Временные правила об участии и содействии городских и сельских обществ при охранении целости железных дорог и телеграфных линий в западных губерниях». 30 апреля ввели контроль паспортов и видов на жительство пассажиров Петербургско-Варшавской железной дороги. Для этого в Псков, Остров, Динабург и Вильно были откомандированы 4 офицера петербургской полиции, а в мае к ним добавились еще три — в Гатчину, Белосток и Ковно [23, с. 22, 23].

Когда на подавление восстания из Бреста и Вильно двинулись войска, повстанцы перешли к железнодорожным диверсиям — портили телеграф, мосты, локомотивы, разбирали рельсовый путь. Одним из самых ярких эпизодов восстания в Беларуси стал захват железнодорожного вокзала в Гродно. В ночь на 2 марта по приказу В. Врублевского из города в лагерь к повстанцам отряда Л. Нарбута должна была прибыть группа революционной молодежи. Всего собралось около 150 человек (чиновники, гимназисты, ремесленники). Руководил группой начальник станции отставной штабс-капитан Л. Кульчицкий. Он решил вывезти повстанцев за городскую черту к станции Поречье на специально подготовленном поезде. Машинист поезда Винтер не знал о плане. Поэтому его пришлось заставить действовать под угрозой кинжала и пистолета. Однако он сумел дать знак своему помощнику Якимовичу, и тот отцепил вагоны. Винтер, тронув локомотив с места, соскочил с паровоза. Когда поезд тронулся, повстанцы дали залп по солдатам роты Калужского пехотного полка, стоявшим на путях. Началась ночная перестрелка. На паровозе бежало только полтора десятка повстанцев, в том числе и Кульчицкий, который прихватил 10 тыс. рублей из кассы общества железной дороги. Остальные разбежались. В результате ночных облав в городе арестовали почти 50 человек, обнаружили большое количество оружия, патронов, 2 пуда пороха.

Станция Поречье и ее окрестности, как и Лапы, «сделались стратегическими сборными пунктами повстанческих банд» [26, с. XLVII]. В апреле смотритель остановочного пункта

Салаты на 4-й версте за Поречьем В. Р. Высоцкий, бывший помощник машиниста, вместе со своим братом Осипом, смотрителем сторожей на станции Гродно, а также железнодорожным служащим, отставным юнкером Ельцевичем, и 12 ремонтниками пути ушли в леса к повстанцам. Они сражались в отрядах Нарбута, Андржейковича, Гласко и Колышко [23, с. 353; 29, с. 73]. Кондуктор Петербургско-Варшавской железной дороги Л. Перчинский стал комиссаром повстанческого полицейского квартала в Вильно. Служивший на станции Олькеники И. Ланевский стал бойцом отряда Л. Нарбута. Не обошлось и без семейной драмы: Иосиф увел в повстанцы родного брата Петра. А когда Петр решил уйти из отряда — застрелил его. И. Посербский, служивший на станции Белая Лапа, стал командиром отряда, действовавшего в Виленской и Ковенской губерниях, а инженер Зигмунд Минейко — военным повстанческим начальником Ошмянского уезда. Железнодорожниками были и командиры отрядов Я. Сендек и А. Ясинский [23, с. 558, 567, 572, 583].

Весной 1863 г. железнодорожное начальство оценивало ситуацию как катастрофическую: «Мятежники останавливали пассажирские поезда, обыскивали курьеров наместника, перехватывали депеши, всякого рода военная контрабанда беспрепятственно перевозилась в вагонах, дорога портилась, преимущественно сжигались мосты и повреждалась телефонная проволока» [30, с. 66]. 14 мая из Петербурга по железной дороге прибыл новый виленский генерал-губернатор М. Н. Муравьев [31, с. 20], и 3 июня последовало его распоряжение — «в видах охранения железной дороги признано необходимым очистить ее от прилегающего к ней леса: вокруг станций на 300 саженей во все стороны, а по дороге на 150 саженей как в одну, так и в другую стороны» [32, с. 200]. На работу мобилизовались крестьяне ближайших селений.

Особые меры предпринимались для охраны мостов. Причем опасались как их подрыва, так и взрыва одного из вагонов во время проезда поезда через мост или взрыва под мостом судна, груженого взрывчаткой. Поэтому перед мостами было решено проводить специальный досмотр всех проходящих по рекам судов [32, с. 87—88]. Для защиты мостов от нападения сооружались блокгаузы. При продаже билетов и на паспорта, и на билеты ставился особый штамп и проводились проверки: то ли лицо следует согласно купленному билету [32, с. 88—89]. Особым циркуляром регулировалась отправка по железной дороге арестантов: «родственникам преступников было дозволено прощаться с ними накануне их отправления, и чтобы затем, в день отъезда, никто не был допускаем на станцию железной дороги, с объявлением накануне же, что все не исполнившие этого распоряжения будут подвергнуты аресту» [32, с. 275]. Запрещались и прогулки по насыпи линии железной дороги.

Опасения были не напрасны. В сентябре 1863 г. на станции Вильно случайно была повреждена упаковка нескольких багажных ящиков. В них жандармов ждал богатый «улов»: в одном, с надписью «холст», — 10 тыс. прокламаций революционного содержания из Варшавы; в другом, подписанном «галантерейные вещи», — типографский станок из Берлина; в третьем, якобы «с домашними вещами», — несколько ружей из Пскова [23, с. 52, 156].

С началом восстания повсеместно вводилось военное положение. Особое внимание обращалось на железные дороги. Для охраны Петербургско-Варшавской железной дороги образовали особое управление [33, с. 17, 23, 213]. На крупных станциях располагались полки и дивизии, железнодорожные линии передавались под их полную ответственность. Линия Варшава — Петербург была подчинена особому начальнику, генерал-майору Бонтану, в распоряжение которого поступили войска варшавского гарнизона. Станцию Лапы занял усиленный отряд (9 рот Либавского полка) 2-й пехотной дивизии генерала Манюкина [33, с. 340].

Штаб 2-й дивизии с октября 1862 г. располагался в Гродно, а штаб ее 6-го пехотного Либавского полка — в Белостоке. Довольно красноречивые воспоминания оставил офицер этого полка Л. Л. Драке, временный член Плоцкой особой следственной комиссии, впоследствии генерал-лейтенант. Он писал, что для рот, охранявших станции, строили бревенчатые бараки, по два на каждую роту, с помещениями для офицеров в конце бараков. Ежедневно на

площадке у бараков производились строевые учения и гимнастика. Между станциями сооружали укрепленные блокгаузы. Ночью вдоль железнодорожной линии ходили военные патрули. Число поездов было сокращено, а ночные пассажирские поезда на участке Вильно — Варшава вообще отменены. Все поезда шли под конвоем — не менее роты солдат. Впереди каждого поезда на расстоянии 1—2 версты сначала шел паровоз с военной охраной, затем сам поезд. При этом перед паровозом цепляли 2—3 пустые платформы. Повышенное внимание обращалось на составы с особо важными персонами. Например, экстренный поезд с царским наместником в Варшаве графом Бергом и его свитой конвоировала рота Санкт-Петербургского гренадерского полка и полусотня кубанских казаков. На каждой станции была выстроена рота солдат [34, с. 393].

Однако даже такие меры не всегда помогали. Крупное крушение повстанцы устроили в апреле 1863 г. на перегоне между станциями Чижево и Малкин — под откос ушли паровоз и четыре вагона [34, с. 122]. На лесных перегонах поезда нередко обстреливали. Рубили телеграфные столбы, портили рельсовый путь, иногда заменяли рельсы деревянными, окрашенными в серую краску [35, с. 185]. Роль Петербургско-Варшавской железной дороги в деле подавления восстания 1863—1864 гг. подчеркнул военный министр Д. А. Милютин: «Не будь тогда построена С.-Петербургско-Варшавская железная дорога, восстание не было бы так легко подавлено и повстанцы могли бы разыграть роль воюющей страны, а враждебные нам западноевропейские государства — поддержать их силою оружия в надежде на нашу недостаточную мобилизационную готовность» [36, с. 173]. В январе 1894 г. государство выкупило у Главного общества российских железных дорог Петербургско-Варшавскую железную дорогу. С 1 января 1907 г. она вошла в состав Северо-Западных железных дорог.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Соловьева, А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А. А. Соловьева. М. : Наука, 1975.

2. Российский государственный исторический архив в С.-Петербурге (далее — РГИА в С.-Петербурге). Ф. 350. Оп. 44. Д. 34.

3. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно (далее — НИАБ в Гродно). Ф. 12. Оп. 1. Д. 1010.

4. НИАБ в Гродно. Ф. 12. Оп. 1. Д. 2170.

5. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 354. Оп. 1. Д. 45.

6. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 354. Оп. 1. Д. 40.

7. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 354. Оп. 1. Д. 409.

8. История железнодорожного транспорта России. Том 1. 1836—1917. С.-Петербург; М., 1994.

9. *Головачев, А.* Вопросы государственного хозяйства / А. Головачев. СПб. : Тип. М. Стасюлевича, 1873.

10. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 258. Оп. 8. Д. 1320.

11. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 350. Оп. 44. Д. 741.

12. НИАБ в Гродно. Ф. 1. Оп. 17. Д. 51.

13. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5892.

14. РГИА в С.-Петербурге. Ф. 219. Оп. 1. Д. 12.

15. *Дельвиг, А. И.* Мои воспоминания. Т. 3 / А. Дельвиг. М. : Изд. Московского и Румянцевского музея, 1913.

16. Отчет С. Петербурго-Варшавской линии с ветвью к Прусской границе за 1880 год. СПб. : Тип. братьев Пантелеевых, 1881.

17. Указатель русских железных дорог. Составитель И. А. Скарино. СПб. : Тип. М. П. С., 1879.

18. *А. Б.* Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог, с 1838 по 1869 год включительно / А. Б. // Журнал Министерства путей сообщения. Т. 14. Кн. 1. (за январь и февраль). СПб., 1870.

19. Исторический очерк сооружения и эксплоатации С.-Петербургско-Варшавской железной дороги с ветвью к Прусской границе (1862—1912). Северо-Западныя железныя дороги. Вып. 1. (Общие вопросы. История развития сети. Администрация) / под ред. И. И. Рихтера. СПб., 1912.

20. *Морозова, О. П.* Польский революционер-демократ Бронислав Шварце / О. П. Морозова. М. : Наука, 1975.

21. *Славутинский, С. Т.* Город Гродно и Гродненская губерния во время последнего польского мятежа. Отрывок из воспоминаний / С. Т. Славутинский // Исторический вестник. Т. XXXVII. СПб., 1889.

22. Революционный подъем в Литве и Белоруссии в 1861—1862 гг. М. : Наука, 1964.

23. Восстание 1863 г.. Материалы и документы. М. : Наука, 1965.

24. *Миллер, И. С.* Иероним Кеневич / И. С. Миллер // Герои 1863 г. М. : Молодая гвардия, 1964.

25. *Авейде, О.* Показания и записки о польском восстании 1863 г. / О. Авейде. М. : АН СССР, 1961.

26. Виленский временник. Кн. VI. Архивные материалы Муравьевского музея, относящиеся к польскому восстанию 1863—1864 гг. в пределах Северо-Западного края. Ч. 1. Переписка по политическим делам гражданского управления с 1 января 1862 по май 1863 г. / сост. А. И. Миловидов. Вильна : Губернская тип., 1913.

27. РГИА. Ф. 259. Оп. 1. Д. 55.

28. *Миловидов, А. И.* Страницы летописи польского восстания 1863 г. / А. И. Миловидов // Исторический вестник. Т. CXXXII. 1913.

29. Повстанческое движение в Гродненской губернии 1863—1864 гг. Брест : Академия, 2006.

30. Восстание 1863 г. (Записки очевидца) // Дворянский русский вестник. 1912. № 1.

31. *Мосолов, А. Н.* Виленские очерки 1863—1865 гг. (Муравьевское время) / А. Н. Мосолов. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1898.

32. Сборник распоряжений графа Михаила Николаевича Муравьева по усмирению польского мятежа в Северо-Западных губерниях 1863—1864 гг. / сост. Н. Цылов. Вильна : Тип. А. К. Киркора, 1866.

33. Военные действия в царстве Польском в 1863 году. Начало восстания (январь, февраль и первая половина марта) / сост. С. Гескет. Варшава : Тип. С. Сикорского, 1894.

34. Пережитое (Отрывочные воспоминания за 25 лет службы) // Русская Старина. 1907. Т. 130. № 11.

35. *Драке, Л. Л.* Наброски из жизни и боевой деятельности полка во время мятежа 1863—1864 гг. / Л. Л. Драке // Военно-исторический сборник. 1913. № 4.

36. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 1. СПб. : Тип. Ком-та министров, 1902.

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена наименее изученной странице в истории Белорусской железной дороги — ее первоначальному периоду, а именно строительству Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. Выбор темы определен значимостью железных дорог для социального и экономического развития Беларуси со второй половины XIX в. Они стали решающим фактором вовлечения белорусской экономики сначала во всероссийские, а затем и европейские рыночные процессы. Обратиться к данной теме авторы решили также с целью восстановить историческую справедливость — дату рождения Белорусской железной дороги.

SUMMARY

The article is devoted to the initial period of the history of the Belarusan railways, which is insufficiently explored so far. Namely — the construction of the St. Petersburg-Warsaw railway. The importance of the topic is defined by the significance of railroads for social and economic development of Belarus in the second half of the nineteenth century. Railroads became a decisive factor in the inclusion of Belarusan economy into Russian, and later on into European market. Authors have turned to this subject in order to restore historical justice — the date of birth of the Belarusan railways.

Статья поступила в редакцию 16 июня 2011 г.